DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

30 marca | Nr. 6. | Rok 1931.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE, PRAWNE I OSOBOWE.

53.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 13 marca 1931 r. Nr. P/2/4220/31 o czasie służby próbnej wysłużonych podoficerów zawodowych, przechodzących do służby w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe".

Na podstawie postanowień § 5, ustęp ostatni, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) zwalniam wysłużonych podoficerów zawodowych, przechodzących do służby w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" od odbywania służby próbnej w dłuższym wymiarze aniżeli ustanowiony w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 25 maja 1928 r. Nr. I/5630/2/28 o nadawaniu wysłużonym podoficerom zawodowym stanowisk na Polskich Kolejach Państwowych (Dz. U. M. K. Nr. 16, poz. 170).

54.

Nr. P/2/4652/31 z dnia 10 marca 1931 r. o wynagrodzeniu pracowników nieetatowych za dni świąteczne, przypadające w czasie urlopu wypoczynkowego.

Pracownicy nieetatowi, korzystający z urlopów wypoczynkowych w jednym nieprzerwanym okresie otrzymują wynagrodzenie za wszystkie niedziele i dni świąteczne, przypadające w tym okresie.

Pracownicy nieetatowi, korzystający z urlopów wypoczynkowych w kilku okresach częściowych mają prawo do wynagrodzenia za wszystkie dni niedzielne i świąteczne, jeżeli są opłacani według tabeli „B" rozporządzeń M. K. z dnia 11 grudnia

1923 r. o wynagrodzeniu nieetatowych dziennie płatnych pracowników kolejowych (Dz. U R. P. Nr. 137, poz. 1142 i 1143).

Pracownicy nieetatowi, opłacani według tabeli „A" rozporządzeń M. K. z 14 grudnia 1923 r. mają prawo w razie udzielenia im urlopów wypoczynkowych w kilku okresach częściowych do wynagrodzenia za tyle dni niedzielnych lub świątecznych, z ilu tygodni składają się ich urlopy wypoczynkowe, wobec czego należy urlopy wypoczynkowe rozkładać im tak, aby w czasie tych urlopów nie przypadała większa liczba dni niedzielnych lub świątecznych aniżeli ta, za którą mogą pobrać wynagrodzenie.

SPRAWY FINANSOWE.

55.

Nr. II/2/1541/31 z dnia 19 marca 1931 r. o statystyce kas biletowych.

Dla celów statystyki przewozowej podaje się niżej normy, przyjęte dla obliczania ilości przejazdów i stref odległościowych dla biletów okręgowych, ważnych na jeden względnie kilka okręgów Dyrekcyjnych:

a) bilety okręgowe miesięczne:

ważne na 1 okręg należy liczyć za 20 przejazdów na odległość 75 km.

ważne na 2 okręgi należy liczyć za 16 przejazdów na odległość 110 km.

ważne na 3 okręgi należy liczyć za 14 przejazdów na odległość 150 km.

ważne na 4 okręgi należy liczyć za 11 przejazdów na odległość 220 km.

ważne na wszystkie okręgi należy liczyć za 8 przejazdów na odległość 400 km.

b) bilety okręgowe półmiesięczne:

ważne na wszystkie okręgi dyrekcyjne — 8 przejazdów na odległość 200 km.

c) bilety okręgowe półroczne i roczne:

stosownie do danych części II Taryfy osobowej ilość przejazdów należy wyliczyć przez pomnożenie ilości przejazdów, wskazanych wyżej, pod a, przez 5 względnie 9.

Wskazówki powyższe stanowią aż do dalszego zarządzenia uzupełnienie § 57 dział A Przepisów Rachunkowych F. Nr. 8.

56.

Nr. II/2/2234/31 z dnia 20 marca 1921 r. w sprawie zarządzeń wykonawczych do rozdziału VI Instrukcji Saperskiej, Części II.

Na skutek poruszonego przez jedną z D. O. K. P. braku zarządzeń wykonawczych do rozdziału VI Instrukcji Saperskiej, część II, rozesłanej wszystkim D. O. K. P. przy piśmie Nr. V/4/3066/30 z dnia 17 kwietnia 1930 r. Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że poza wskazówkami, zawartemi w wymienionej Instrukcji, sprawę przewozu wojska do akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej regulują wyczerpująco:

a) Przepisy służbowe Nr. H. 1 załącznik 3, rozdział A, punkty V b) i V c),

b) Przepisy rachunkowe F. Nr. 8 § 24 rozdział 1, o ile chodzi o ochronę objektów wojskowych i kolejowych, oraz § 43 rozdział A punkt 3, o ile chodzi o ochronę objektów innych władz państwowych i samorządowych.

Wobec powyższego wydanie specjalnych zarządzeń wykonawczych do rozdziału VI Instrukcji saperskiej jest zbędne.

SPRAWY RUCHOWE.

57.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 marca 1931 r. Nr. IV/1/1772/31 o ilości, siedzibach i granicach Odziałów Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Stosownie do postanowienia § 1 ust. 2 rozporządzenia z dnia 21 listopada 1930 r. Nr. I/2/5110/30 o utworzeniu Oddziałów Ruchu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie (Dz. U. M. K. Nr. 28, poz. 215), ustalam w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie ilość, siedziby i granice Oddziałów Ruchu, jak następuje:

1. Oddział 1-szy z siedzibą w Krakowie obejmuje linje:

a) Chrzanów — Kraków,
b) Mysłowice (wyłącznie) — Trzebinia,
c) Jaworzno — Bolęcin,
d) Siersza Wodna — Skawce (z wyłączeniem st. Wadowice),
e) Oświęcim (wyłącznie) — Skawina,
f) Kraków — Rzeszów, Rzeszów — Staroniwa,
g) Kraków — Zakopane,
h) Nowy Targ — Podczerwone,
i) Kraków — Kocmyrzów,
j) Czyrzyny — Mogiła,
k) Bieżanów — Wieliczka,
l) Podłęże — Niepołomice,
ł) Szczucin — Tarnów,
m) Tarnów — Tarnów filja,
n) Tarnobrzeg — Dębica.

2) Oddział 2-gi z siedzibą w Dziedzicach obejmuje linje:

a) Zebrzydowice — Chrzanów (wyłącznie),
b) Cieszyn — Kalwarja (wyłącznie),
c) Zwardoń — Żywiec — Sucha (wyłącznie),
d) Goleszów — Wisła,
e) Chybie — Skoczów,
f) Dziedzice — Żywiec.

3) Oddział 3-ci z siedzibą w Nowym — Sączu obejmuje linje:

a) Chabówka (wyłącznie) — Nowy Zagórz (wyłącznie),

b) Nowy — Sącz — granica Państwa,
c) Muszyna — Krynica,
d) Jasło — Rzeszów Staroniwa (wyłącznie),
e) Tarnów Filja (wyłącznie) — Stróże.

58.

Nr. IV/1/1861/31 z dnia 23 marca 1931 r. o uzupełnieniu skróconych adresów liczbowych.

Ze względu na konieczność terminowego zawiadamiania Oddziału Biura Podróży „Orbis" w Warszawie o zmianach i ograniczeniach ruchu pociągów pasażerskich, jak również o zmianach taryfy opłat za przewóz osób i bagażu, Ministerstwo Komunikacji poleca aby telegramy według skróconych adresów liczbowych NN. „siedem", „piętnaście", „szesnaście" „trzydzieści" i „trzydzieści osiem" (zawarte w „Przepisach o skróconych adresach liczbowych" Nr. R. 18) były nadawane w odpisie również do Oddziału Biura Podróży „Orbis" w Warszawie.

W powyższym celu należy uzupełnić w „Przepisach Nr. R. 18" końcowe ustępy wymienionych powyżej skróconych adresów liczbowych przez dodanie pomiędzy słowami „Lwów Orbis" słowa „Warszawa".

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

59.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 marca 1931 r. Nr. V/1a/2083/31 o utworzeniu Oddziałów Drogowych w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie.

§ 1.

W Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie znosi się obecny podział linij na Sekcje Utrzymania Kolei, a wprowadza się wzamian podział linij na Oddziały Drogowe.

§ 2.

Linje, wchodzące w skład Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, dzielą się na 7 Oddziałów Drogowych a mianowicie:

Oddział Drogowy **Bielsko** obejmujący linje:
a) Zebrzydowice — Kraków od granicy Państwa do km. 367,288,
b) Bielsko (włącznie) — Cieszyn — Marklowice do granicy Państwa,
c) Chybie — Skoczów i Goleszów — Wisła;

Oddział Drogowy **Kraków I** obejmujący linje.
a) Kraków — Zebrzydowice do km 367.288,
b) Trzebinia — Szczakowa — Mysłowice do granicy Dyrekcji,
c) Kraków — Rzeszów do km. 49.276,
d) Kraków — Kocmyrzów, Czyżyny — Mogiła, Bieżanów — Wieliczka i Podłęże — Niepołomice,
e) Kraków Płaszów — Kraków Wisła,
d) Kraków Płaszów — Oświęcim (wyłącznie);

Oddział Drogowy **Sucha** obejmujący linje:
a) Skawina (wyłącznie) — Kalwarja—Sucha—Chabówka — Zakopane,
b) Skawce — Siersza Wodna i Bolęcin — Jaworzno,
c) Nowy Targ — granica Państwa;

Oddział Drogowy **Żywiec** obejmujący linje:
a) Zwardoń — Żywiec — Sucha (wyłącznie),
b) Bielsko (wyłącznie) — Żywiec,
c) Bielsko (wyłącznie) — Kalwarja (wyłącznie);

Oddział Drogowy **Nowy Sącz** obejmujący linje:
a) Chabówka (wyłącznie) — Nowy Sącz — Stróże — Tarnów filja (wyłącznie),
b) Nowy Sącz — Muszyna — Krynica i Muszyna — granica Państwa;

Oddział Drogowy **Tarnów** obejmujący linje:
a) Kraków — Rzeszów od km. 49.276 do granicy Dyrekcji,
b) Tarnów — Tarnów filja (włącznie),
c) Tarnów — Szczucin,
d) Dębica — Tarnobrzeg do granicy Dyrekcji;

Oddział Drogowy **Jasło** obejmujący linje:
a) Stróże (wyłącznie) — Nowy Zagórz do granicy Dyrekcji,
b) Jasło — Rzeszów Staroniwa (wyłącznie),
c) Zagórzany — Gorlice.

§ 3.

Linje wchodzące w skład Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie dzielą się na 10 Oddziałów Drogowych, a mianowicie:

Oddział Drogowy **Jarosław** obejmujący linje:
a) Rzeszów — Lwów od km. 158,7 do km. 214,5,
b) Munina — Rawa Ruska do km. 54.800,
c) Przeworsk — Rozwadów do granicy Dyrekcji;

Oddział Drogowy **Przemyśl** obejmujący linje:
a) Rzeszów — Lwów od km. 214,5 do km. 325,771,
b) Przemyśl — Chyrów do km. 32,8;

Oddział Drogowy **Lwów I** obejmujący linje:
a) Rzeszów — Lwów — Podwołoczyska od km. 325,771 do km. 419,200,
b) Lwów — Jaworów,
c) Lwów — Rawa Ruska do km. 23,500,
d) Lwów — Sambor do km. 3,100,
e) Lwów — Stryj do km. 3,000,
f) Lwów — Stanisławów do granicy Dyrekcji,
g) Lwów — Stojanów do km. 1,700,
h) Lwów — Podhajce do km. 2,120,
i) Krasne — Zodłbunów do km. 0,760;

Oddział Drogowy **Tarnopol I** obejmujący linje:
a) Lwów — Podwołoczyska od km. 419,200 do granicy Państwa,
b) Tarnopol — Łanowce do granicy Państwa,
c) Borki Wielkie — Grzymałów;
Oddział Drogowy **Brody** obejmujący linje:
a) Krasne — Zdołbunów od km. 0,760 do granicy państwa,
b) Kamienica — Krzemieniec,
c) Jeziorany — Mizocz;
Oddział Drogowy **Lwów II** obejmujący linje:
a) Lwów — Podhajce od km. 2,120 do końca linji,
b) Lwów — Stojanów od km. 1,700 do km. 87,200;
Oddział Dorgowy **Rawa Ruska** obejmujący linje:
a) Jarosław — Rawa Ruska — Sokal Włodzimierz od km. 54,8 do granicy Dyrekcji,
b) Lwów — Rawa Ruska od km. 23,500 do granicy Dyrekcji,
c) Sapieżanka — Krystynopol;
Oddział Drogowy **Drohobycz** obejmujący linje:
a) Lwów — Stryj — Ławoczne od km. 3,000 do granicy Państwa,
b) Lwów — Sianki od km. 3100, do km. 10,863,
c) Stryj — Chyrów do km. 71,500,
d) Drohobycz — Borysław i Drohobycz — Truskawiec,
c) Stryj — Chodorów i Stryj — Stanisławów do granicy Dyrekcji;
Oddział Drogowy **Sambor** obejmujący linje:
a) Lwów — Sianki od km. 10,863 do granicy Państwa,
b) Chyrów — Stryj od km. 28,500 do km. 71,500;
Oddział Drogowy **Zagórz** obejmujący linje:
a) Przemyśl — Chyrów — Łupków od km. 32,800 do granicy Państwa,
b) Chyrów — Stryj do km. 28,500,
c) Zagórz — Nowy Zagórz — Stróże do granicy Dyrekcji,
d) Nowy Łupków — Cisna.

§ 4.

Linje, wchodzące w skład Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie dzielą się na 6 Oddziałów Drogowych, a mianowicie:
Oddział Drogowy **Chodorów,** czasowa siedziba w **Haliczu** obejmujący linje:
a) Lwów — Śniatyn od km. 10,751 do km. 110,776,
b) Stryj — Chodorów od granicy Dyrekcji do km. 40,994,
c) Chodorów — Podwysokie do km. 42,997;
Oddział Drogowy **Stanisławów** I obejmujący linje:
a) Lwów — Śniatyn od km. 110,776 do km. 143,664,
b) Halicz — Berezowica — Ostrów do km. 30,270,
c) Stryj — Stanisławów do granicy Dyrekcji;
Oddział Drogowy **Stanisławów** II obejmujący linje:
a) Lwów — Śniatyn od km. 143,664 do km. 178,842,
b) Stanisławów — Woronienka od km 4,609 do granicy Państwa,
c) Chryplin — Husiatyn do km. 45,326,
d) Pałahicze — Tłumacz;
Oddział Drogowy **Kołomyja** obejmujący linje:
a) Lwów — Śniatyn od km 178,842 do granicy Państwa,
b) Delatyn — Kołomyja — Stefanówka od km. 0,567 do granicy Państwa,
c) Kołomyja — Słoboda Rungurska i Nadwórna Przedmieście — Kniaźdwór;
Oddział Drogowy **Czortków** obejmujący linje:
a) Chryplin — Husiatyn od km. 45,326 do km. 113,35,
b) Biała Czortkowska — Zaleszczyki,
c) Wygnanka — Skała,
d) Teresin — Iwanie Puste;
Oddział Drogowy **Tarnopol** II obejmujący linje:
a) Halicz — Berezowica Ostrów od km. 30,270 do końca linji,
b) Tarnopol — Kopyczyńce od km. 0,446 do końca linji,
c) Chryplin — Husiatyn od km. 113,350 do granicy Państwa.

§ 5.

Ilość odcinków drogowych ustala się w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie na 70, we Lwowie na 93, w Stanisławowie na 63.

Ilość odcinków sygnałowych i budynkowych, a także podział wszystkich odcinków na klasy ustali systemizacja.

§ 6.

Do czasu wydania nowych przepisów o ustroju organów wykonawczych P. K. P. Oddziały Drogowe funkcjonują na zasadzie przepisów, normujących zakres działania dotychczasowych Sekcji Utrzymania.

§ 7.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1931 r.

ZAWIADOMIENIA:

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1931 r. Nr. P. 1/5062/31 o zmianie składu członków Komisji Dyscyplinarnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, pochodzących z nominacji.

Z powodu śmierci ś. p. inż. Edwarda Segeta Kierownika Działu Zabezpieczenia Ruchu Pociągów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — mianuję w miejsce jego członkiem Komisji

Dyscyplinarnej tejże Dyrekcji Stanisława Trzepińskiego Zawiadowcę Stacji Warszawa Główna Osobowa.

W związku z powyższem należy przeprowadzić odpowiednią zmianę w rozporządzeniu mojem z dnia 30 listopada 1929 r. Nr. P. 3152/1—G/29 (w liście członków Komisji Dyscyplinarnej Dyrekcji Warszawskiej), — ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 24 z 30 listopada 1929 r. na str. 341.

SPROSTOWANIE BŁĘDÓW DRUKARSKICH.

W § 10 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 4 marca 1931 r. Nr. I/2/1855/31 o organizacji i zakresie działania Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych (Dz. U. M. K. Nr. 5, poz. 45) opuszczono po p. 3 — początek punktu 4, a mianowicie:

„4) prowadzenia rachunków wyrównania w na-"

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 31 stycznia 1931 r. Nr. IV/1/794/31 Dz. Urz. Nr. 3, poz. 24 na str. 25 pod lit. 1 wydrukowano: „Tarnopol — Ławoczne", a powinno być „Tarnopol — Łanowce".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 55306. 31.III.31. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.—

Pojedyńczy numer — groszy 50.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

15 lipca Nr. 6. Rok 1931.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA P. K. P.

w kwietniu 1931 roku

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w kwietniu r. b. (30 dni) wyniósł ogółem 11.766.257 osób i w porównaniu z marcem r. b. (31 dni — 11.237.846 osób) zwiększył się o 4,7%, a w porównaniu z kwietniem r. ub. (12.993.982 os.) zmniejszył się o 9,4%.

W dniach 3/IV i 6/IV z powodu Świąt Wielkiej Nocy ruch pasażerski był znacznie zwiększony, 3/IV uruchomiono pociągi dodatkowe z Warszawy, Katowic i Krakowa dla wycieczek w góry, a dnia 6/IV dla ich powrotu, z których jednak nie korzystano w spodziewanych rozmiarach, wskutek zepsucia się pogody.

Regularność biegu pociągów ruchu pasażerskiego wynosiła 97%.

Przewóz towarów w kwietniu r. b. przy 25 dniach roboczych wynosił, oprócz kolejowych gospodarczych, 4.675.360 tonn, co w porównaniu z marcem r. b. (26 dni roboczych — 4.746.811 tonn) stanowi zmniejeszenie o 1,5 %. W porównaniu z kwietniem r. ub., w którym przy tej samej liczbie dni roboczych przewieziono 5.122.755 tonn, przewóz towarów w kwietniu r. b. wykazuje zmniejszenie o 8,7%.

Naładowano w kwietniu r. b. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i wolnego miasta Gdańska 330.720 wagonów 15-to tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 45.030 wagonów z ładunkami tak przeznaczonemi do Polski jak i tranzytowemi, czyli razem przewieziono 375.750 wagonów ładownych (włączając i przesyłki gospodarcze kolejowe).

W porównaniu z marcem r. b. (389.267 wag.) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów wykazuje zmniejszenie , liczbą wagonów użytych do przewozu), o 3,5%, naładunek zaś na stacjach P. K. P. i wolnego miasta Gdańska o 3,8%.

W porównaniu zaś z kwietniem r. ub. (379.170 wag.), ogólna praca w kwietniu r. b. zmniejszyła się tylko o 0,9%, a naładunek o 0,8%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. W kwietniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Kwiecień 25 dni roboczych	W kwietniu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do kwietnia 1930 r.
A) Naładowano: *)					
Węgla	142.920	142.166	+ 0,5%	123.540	+ 15,7%
Drzewa	23.940	31.186	— 23,2%	31.680	— 24,4%
Nawozów sztucznych . .	4.890	8.928	— 45,2%	3.720	+ 31,5%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	6.840	5.239	+ 30,6%	11.310	— 39,5%
Rolniczych i aprowizacji .	30.810	32.519	— 5,3%	32.070	— 3,9%
Pozostałych ładunków . .	121.320	123.659	— 1,9%	130.980	— 7,4%
Razem	330.720	343.697	— 3,8%	333.300	— 0,8%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	10.800	10.695	+ 0,1%	12.630	— 14,5%
Tranzytem przez Polskę .	34.230	34.875	— 1,9%	33.240	+ 3,0%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	375.750	389.267	— 3,5%	379.170	— 0,9%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli naładunek węgla i materjałów budowlanych wzrósł w kwietniu w porównaniu z marcem r. b., natomiast naładunek drzewa, nawozów sztucznych, rolniczych i pozostałych ładunków zmniejszył się.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawia poniższa tabela:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. W kwietniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Kwiecień 25 dni roboczych	W kwietniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do kwietnia 1930 r.
Górnośląskie.	107.790	104.749	+ 2,9%	92.940	+ 16,0%
Dąbrowskie	27.030	28.458	— 5,0%	22.800	+ 18,6%
Krakowskie	8.100	8.959	— 9,6%	7.800	+ 3,8%
Razem	142.920	142.166	+ 0,5%	123.540	+ 15,7%

Zagłębia	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	W kwietniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Kwiecień 25 dni roboczych	W kwietniu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do kwietnia 1930 r.
	Z tego naładowano na wywóz zagranicę:				
a) **przez:**					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	54.180	47.151	+ 14,9%	40.620	+ 33,4%
b) **do:**					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	12.030	11.315	+ 6,3%	10.380	+ 15,9%
Rumunji	331	124	+166,9%	390	— 15,4%
Niemiec, Prus Wschodnich	5.820	5.859	— 0,7%	8.250	— 29,5%
Rosji i Łotwy	150	310	— 51,6%	420	— 64,3%
Razem	72.510	64.759	+ 12,0%	60.060	+ 20,7%

W zagłębiu Górnośląskiem naładowano węgla w kwietniu r. b. więcej niż w marcu zgórą o 3000 wag. (2,9%) natomiast w dwóch pozostałych zagłębiach naładowano mniej o 2.287 wag. Na wywóz naładowano węgla więcej niż w marcu prawie o 8.000 wagonów, przyczem zwiększenie to dotyczy przeważnie Gdańska i Gdyni.

Norma naładunku węgla w dniu roboczym wynosiła w kwietniu r. b. 8.100 wag. 15 ton. dla wszystkich zagłębi, przeciętnie zaś naładunek węgla wynosił w dniu roboczym 5.716 wag. t. j. mniej niż przewidziano normą o 2,384 wag. czyli o 29,4%.

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5.982 wag. ładowano 4.311 wag. czyli mniej od normy o 27,9%.

W zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1602 wag. ładowano 1081 wag. czyli mniej od normy o 32,5%.

W zagłębiu Krakowskiem przy normie 516 wag. ładowano 324 wag. czyli mniej od normy o 37,2%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w kwietniu r. b. jak następuje:

Porty	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	W kwietniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Kwiecień 25 dni roboczych	W kwietniu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do kwietnia 1930 r.
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	32.947	26.589	+ 23,9%	25.348	+ 30,0%
Gdynia	21.312	19.416	+ 9,8%	14.212	+ 50,0%
Razem	54.259	46.005	+ 17,9%	39.560	+ 37,2%
	b) w tonnach				
Gdańsk	494.208	398.842	+ 23,9%	380.225	+ 30,0%
Gdynia	319.681	291.246	+ 9,8%	213.175	+ 50,0%
Razem	813.889	690.088	+ 17,9%	593.400	+ 37,2%

Jak widać z powyższej tabeli przeładowano węgla w obydwu portach w kwietniu r. b. więcej niż marcu o 123.801 tonn czyli o 17,9%, przyczem w Gdańsku przeładowano więcej o 95.366 tonn (23,9%) a w Gdyni o 28.435 tonn (9,8%).

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w kwietniu jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. W kwietniu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Kwiecień 25 dni roboczych	W kwietniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do kwietnia 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	494.208	398.842	+ 23,9%	380.225	+ 30,0%
Zboże	6.530	16.768	— 61,1%	41.385	— 84,2%
Cukier	870	1.111	— 21,7%	1.436	— 39,4%
Drzewo	98.747	103.998	— 5,1%	97.395	+ 1,4%
Cement	3.323	2.145	+ 54,9%	6.304	— 47,3%
Żelazo	2.345	2.954	— 20,6%	310	+ 656,5%
Produkty naftowe	4.864	4.335	+ 12,2%	4.478	+ 8,6%
Inne ładunki	17.693	17.221	+ 2,7%	18.636	— 5,1%
Razem	628.580	547.374	+ 14,8%	550.169	+ 14,3%
Przywóz					
Ruda żelazna	44.193	27.721	+ 59,4%	33.227	+ 33,0%
Złom	90	—	+ 100,0%	4.355	— 97,9%
Żelazo	420	65	+ 546,2%	260	+ 61,5%
Nawozy sztuczne	8.744	4.834	+ 80,9%	25.487	— 65,7%
Inne ładunki	10.058	10.735	— 6,3%	17.926	— 43,9%
Razem	63.505	43.355	+ 46,5%	81.255	— 21,9%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. W kwietniu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Kwiecień 25 dni roboczych	W kwietniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do kwietnia 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	319.681	291.246	+ 9,8%	213.175	+ 50,0%
Cukier	9.720	8.300	+ 17,1%	2.955	+ 228,9%
Zboże	2.700	7.635	— 64,6%	—	+ 100,0%
Drzewo	1.135	—	+ 100,0%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	16.302	8.655	+ 88,4%	2.275	+ 616,6%
Razem	349.538	315.836	+ 10,7%	218.405	+ 60,0%
Przywóz					
Ruda	—	1.425	— 100,0%	—	—
Złom	18.730	24.594	— 23,9%	16.995	+ 10,2%
Ryż	4.290	2.940	+ 45,9%	2.055	+ 108,8%
Nawozy sztuczne	3.015	5.640	— 46,6%	1.265	+ 138,3%
Inne ladunki	1.966	2.691	— 27,0%	1.450	+ 35,6%
Razem	28.001	37.290	— 24,9%	21.765	+ 28,7%

Ogółem wywóz przez obydwa porty zwiększył się w kwietniu r. b. w porównaiu z marcem o 114.908 tonn, czyli o 13,3%, przywóz zaś o 10.861 tonn (+ 13,5%).

Zwiększenie wywozu dotyczy głównie węgla przy jednoczesnem znaczem zmniejszeniu wywozu zboża i drzewa.

Co się tyczy przywozu, to zwiększenie odnosi się głównie do rudy żelaznej, a w mniejszym stopniu do ryżu i nawozów sztucznych.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię wyraził się w kwietniu jak następuje:

(w wagonach 15 tonnowych):

Rodzaj ładunków:	1931 r.			1930 r.	W kwietniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do kwietnia 1930 r.
	Kwiecień 25 dni roboczych	Marzec 26 dni roboczych	W kwietniu więcej + lub mniej — w procentach	Kwiecień 25 dni roboczych	
Wywóz					
Zboże	946	2.214	— 57,3%	4.164	— 77,3%
Mąka	302	860	— 64,9%	152	+ 98,7%
Węgiel	66.391	59.179	+ 12,2%	52.332	+ 26,9%
Drzewo	11.925	12.546	— 5,0%	16.546	— 27,9%
Bawełna	108	175	— 38,3%	123	— 12,2%
Materjały budowlane	1.923	1.448	+ 32,8%	3.404	— 43,5%
Produkcja przemysłowa	6.011	7.447	— 19,3%	7.305	— 17,7%
Cukier	707	655	+ 7,9%	774	— 8,7%
Pozostała aprowizacja	7.578	3.912	+ 93,7%	4.825	+ 57,1%
Inne ładunki	4.235	3.987	+ 6,2%	3.941	+ 7,5%
Razem	100.126	92.423	+ 8,3%	93.566	+ 7,0%
Przywóz					
Zboże	2	18	— 88,9%	53	— 62,3%
Mąka	19	20	— 5,0%	27	— 29,6%
Węgiel	297	322	— 7,8%	258	+ 15,1%
Drzewo	144	175	— 17,7%	488	— 70,5%
Bawełna	831	618	+ 34,5%	530	+ 56,8%
Materjały budowlane	845	792	+ 6,7%	1.135	— 25,6%
Produkcja przemysłowa	6.526	6.266	+ 4,1%	6.657	— 2,0%
Ruda żelazna	2.465	1.656	+ 48,9%	2.079	+ 18,6%
Pozostała aprowizacja	1.821	1.943	— 6,3%	1.939	— 6,1%
Inne ładunki	3.432	3.835	— 10,5%	4.606	— 25,5%
Razem	16.382	15.645	+ 4,7%	17.772	— 7,8%

Ogólny wywóz zwiększył się o 7.703 wagonów (8,3%) w porównaniu z marcem, przyczem zwiększenie dotyczy węgla i produktów aprowizacyjnych, ogólny zaś przywóz zwiększył się tylko o 737 wag. (4,7%) głównie rudy żelaznej, produkcji przemysłowej i bawełny.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 kwietnia r. b. wynosił:

Parowzów 5.386 czyli w porównaniu z ilostanem na 1/IV 1930 r. (5.326) więcej o 1,13%. W naprawie było parowozów 14,37% czyli mniej niż w tym samym czasie w r. ub. (16,42%) o 2,05%.

Wagonów osobowych było 12.042, więcej niż w r. ub. (10.266) o 17,3%.

W naprawie było wagonów osobowych 10,09%, więcej niż w r. ub. (9,91%) o 0,18%.

Wagonów towarowych było 157.086 czyli w porównaniu z rokiem ubiegłym (154.158) więcej o 1,9%. W naprawie było wagonów towarowych 4,02% czyli mniej niż w roku ubiegłym (3,97%) o 0,05%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w kwietniu ilości następujące:

parowozów osobowych i towarowych	8
wagonów osobowych	13
„ towarowych	315

Na 1 maja było wagonów odstawionych do rezerwy:

krytych	18.839
węglarek . . .	15.088
platform . . .	6.407
razem	40.334

Przebieg pociągów w kwietniu r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.451.020	poc. klm.
„ towarowych	3.740.531	„ „
Razem	9.191.551	poc. klm.

W porównaniu z marcem r. b. (9.450.412) ogólny przebieg pociągów w kwietniu zmniejszył się o 2,7%, natomiast w porównaniu z kwietniem r. ub. (8.918.739) wzrósł o 3,%.

W dziedzinie towarowych taryf wewnętrznych oprócz zwykłych drobniejszych uzupełnień poszczególnych pozycyj nomenklatury i taryf wyjątkowych w ciągu kwietnia zaszły następujące zmiany:

Przy eksportowych przesyłkach węgla przez porty rejestrację statystyczną przejęła na siebie kolej.

W związku ze skupem kolei Chabówka — Zakopane i Lwów — Stojanów koleje te włączone zostały do ogólnej sieci P. K. P.

Obniżona została taryfa na nawozy fosforowe nadawane z Krakowa, Lwowa, Brzezia i Rymanowa na bliższe odległości (do 300 klm.), na minerały, zawierające bor, od stacji portowych do Warszawy, Częstochowy i Tarnowskich Gór, oraz na mleko, przewożone linją Kraków — Kocmyrzów. Przewóz starego drutu kolczastego z województw wschodnich zwolniony został przy korzystaniu z ulgi taryfowej od obowiązku bezpośredniego nadawania do przetopienia.

W dziedzinie towarowej taryfy związkowej polsko - rumuńskiej przewidziane jest wejście w życie nowej taryfy węglowej z dniem 1 lipca 1931 r., taryfy portowej przypuszczalnie z dniem 1 sierpnia. Reszta taryf tego związku ukaże się w nowem wydaniu prawdopodobnie z dn. 1 września 1931 r. Ponadto jest w opracowaniu taryfa związkowa lądowo-morska Rumunja — Ameryka tranzytem przez Polskę. W tym celu została zwołana komisja urzędnicza do Warszawy przy współudziale delegatów zarządów kolei rumuńskich, P. K. P. i towarzystwa okrętowego „American Scantic Line". Wejście w życie taryfy rumuńsko - amerykańskiej przewiduje się również we wrześniu.

Równolegle z taryfami polsko - rumuńskiemi wchodzą w życie kartelowe taryfy rumuńsko - węgierska, rumuńsko - czeska, rumuńsko - austrjacka i rumuńsko - niemiecka.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w kwietniu r. b. wynosiły:

a)	z przewozu podróżnych	25.696.053 zł.
b)	„ bagażu i przesyłek ekspresowych	1.055.155 „
c)	„ towarów	68.033.817 „
d)	uboczne	1.379.299 „
	razem . .	96.164.324 zł.

W porównaniu z marcem r. b. (97. 672. 556 zł.) wpływy zmniejszyły się o 1,5% w porównaniu zaś z kwietniem r. ub. (102.458.424) zmniejszyły się o 6,1%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 56386. 13.VII.31. 8.500.